Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 20 grudnia 1937 r. Nr 66.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

Poz. 551. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 czerwca 1935 r. w sprawie znormalizowanego harmonogramu pracy i przesyłania parowozów dla ustawienia przyrządów „Pyram" . . . . str. 854

Poz. 552. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 stycznia 1936 r. w sprawie montażu wzorcowego przyrządów „Pyram" str. 855

Poz. 553. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 grudnia 1935 r. w sprawie plombowania przyrządów „Pyram" . . str. 856

Poz. 554. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 lutego 1936 r. w sprawie montażu przyrządów „Pyram" (kontrola ustawienia dyszy pary wylotowej) . . str. 856

Poz. 555. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 marca 1936 r. w sprawie montażu przyrządów „Pyram" (rejestrowanie wydatków) . . . . . . str. 857

Poz. 556. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 marca 1936 r. w sprawie danych o montażu przyrządów „Pyram" . str 857

Poz. 557. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 kwietnia 1936 r. w sprawie wypełniania kart montażowych i prób przyrządów „Pyram" . . . . str. 857

Poz. 558. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 maja 1936 r. w sprawie eksploatacji przyrządów „Pyram" . . . str. 858

Poz. 559. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 lipca 1936 r. w sprawie zmiany położenia i średnicy dyszy pary wylotowej str. 858

Poz. 560. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1935 r. w sprawie zmiany postanowień § 19 Tymczasowej Instrukcji w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami na P. K. P. . . str. 858

Poz. 561. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 marca 1936 r. w sprawie okresowego sprawdzania wag prywatnych . str. 859

Poz. 562. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 lipca 1936 r. w sprawie rocznych planów obiegu wagonów tarowych . str. 859

Poz. 563. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1937 r. Nr 282 w sprawie uwierzytelniania wagonów do sprawdzania wag wagonowych . . . str. 859

Poz. 564. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1937 r. Nr 283 w sprawie opłat za sprawdzanie prywatnych wag wagonowych . . . . . str. 859

Dział Elektrotechniczno-Kolejowy.

Poz. 565. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1936 r. w sprawie uprawnień elektrycznych . . . . . str. 860

Poz. 566. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 284 w sprawie preliminarza budżetowego . . . str. 860

Poz. 567. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 285 w sprawie sposobu wyznaczania ceny energii elektrycznej dla potrzeb P. K. P. . . str. 861

Poz. 568. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 286 w sprawie unieruchomiania elektrowni własnych str 861

Poz. 569. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 287 w sprawie zakładania instalacji elektrycznych na stacjach P. K. P. . . . . . str. 862
Poz. 570. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 288 w sprawie opłaty ryczałtowej za oświetlenie elektryczne kabin telefonicznych . . str. 862
Poz. 571. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 289 w sprawie normalizacji napięcia w instalacjach na P. K. P. . . . . str. 862
Poz. 572. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 290 w sprawie sprawozdania z gospodarki elektrycznej str. 862
Poz. 573. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 291 w sprawie oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych . . . . str. 865

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

551.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 czerwca 1935 r. w sprawie znormalizowanego harmonogramu pracy i przesyłania parowozów dla ustawienia przyrządów „Pyram".

Umowa zawarta z Towarzystwem „Pyram" przewiduje, że Polskie Koleje Państwowe będą w roku bieżącym zaopatrywać conajmniej 150 parowozów miesięcznie w przyrządy „Pyram", które przyczynią się do ulepszenia procesu spalania paliwa na parowozach.

Na mocy powyższego Ministerstwo Komunikacji opracowało plan montażu przyrządów „Pyram" oparty na kolejności dostawy kompletów przyrządów do tych serji parowozów, które zostały zgłoszone przez Towarzystwo w najbliższych miesiącach.

Montaż przyrządów wykonywany będzie dwojako:

a) przy naprawach głównej i średniej parowozów w warsztatach głównych,

b) seryjnie w warsztatach głównych: Warszawa—Praga, Poznań, Toruń i w warsztatach oddziałowych Skarżysko.

Montaż w warsztatach powinien być wykonywany według harmonogramu opracowanego wspólnie i przyjętego do wykonania na posiedzeniu w Ministerstwie Komunikacji w dniu 28 maja r.b. Harmonogram ten stanowi wytyczne podstawy do zapoczątkowania seryjnego montażu przyrządów „Pyram", dążeniem zaś Dyrekcji powinno być zmniejszenie ilości pracogodzin i kosztów materiałów do granic możliwie najniższych.

Zaznacza się przytem, że wszelkie braki, przeróbki itp. wynikłe z powodu usterek w dostawie, montażu lub nieodpowiedniego działania poszczególnych części przyrządu „Pyram" w myśl telegramu M. K. z dnia 22/V-rb. Nr 431 powinny być odnotowywane na odnośne konto Towarzystwa „Pyram".

Co się tyczy wydatków na materiały dodatkowe potrzebne do zmontowania na parowozie 11 głównych części przyrządów „Pyram", to wydatek ten powinien być zarejestrowany osobno dla każdego parowozu, niezależnie od rodzaju i miejsca montażu, z podziałem wydatku 1) na przewody rurowe zgodnie z § 5 umowy i 2) inne materiały.

W sprawie zaliczeń pozycji 1 i 2 tego wydatku nastąpi oddzielne rozporządzenie M. K. W wypadku kiedy montaż przyrządu „Pyram" odbywa się w Dyrekcji w kilku punktach naprawczych, Dyrekcja powinna wybrać w porozumieniu z M. K. jeden punkt naprawczy, który zajmie się zawczasu:

1) odbiorem części „Pyram" nadsyłanych z magazynu zasobów Nr 3 w Warszawie,

2) kompletowaniem nadsyłanych części przyrządów „Pyram",

3) przygotowaniem rurek, wykonaniem odlewów podkładek i innych części do ustawienia przyrządów „Pyram" na parowozie,

4) rozesłaniem kompletów przyrządów „Pyram" do punktów napraw swojej Dyrekcji.

Aby przyrządy „Pyram" dały odpowiednie wyniki należy zwrócić jaknajwiseksza uwagę na dokładność montażu, który w myśl umowy powinien być wykonany według wskazówek instruktorów Towarzystwa „Pyram".

Po ukończeniu montażu należy dla każdego parowozu sporządzać karty montażowe w 4 egzemplarzach, z których jeden zatrzymuje punkt naprawczy, drugi przesyła się wraz z parowozem do parowozowni macierzystej, trzeci do M. K. i czwarty wydaje się Firmie.

Po wykonaniu montażu wyniki jego powinny być sprawdzone jazdą próbną do czego służy karta próby, sporządzona analogicznie do karty montażu w 4-ch egzemplarzach.

Jazda próbna powinna być wykonana z reguły przez punkt montażowy; w przypadkach trudności wykonania tego ze względów lokalnych, zezwala się przenieść próbę do parowozowni macierzystej; przy wykonaniu jazdy próbnej należy wypełnić ściśle wszystkie rubryki, wskazane w karcie próby.

Próbna jazda powinna być wykonana pociągiem przy możliwie pełnem obciążeniu dopuszczalnem na danym szlaku.

Próbie podlegają bezwzględnie wszystkie parowozy zaopatrywane w przyrządy „Pyram".

Ze względu na dłuższy okres trwania umowy z Towarzystwem „Pyram" i wynikających z niej konsekwencji finansowych, Ministerstwo Komunikacji przykłada jaknajwiększą wagę do ścisłego i sumiennego wypełniania obu kart, które w przyszłości będą podstawą do oceny wyników jakie dadzą przyrządy „Pyram".

Dla wykonania programu montażowego na rok 1935, wszystkie parowozy wychodzące z napraw głównych i średnich powinny być zaopatrzone w komplety przyrządów „Pyram" według opracowanego planu i poprzednio wydane plany montażowe unieważnia się

Dla wykonania całkowitego zakresu montażu serii parowozow, zgłoszonych do dostawy, główne punkty montażowe:

1) Warszawa—Praga Warsztaty Główne
2) Poznań " "
3) Toruń " "
4) Skarżysko Kam. „ Pomocnicze,

wykonujące montaż seryjnie powinny stosować następujący sposób postępowania:

1. zaopatrzyć w przyrządy „Pyram" wszystkie parowozy serii wyszczególnionych, stojące w zapasie,

2. zaopatrywać w nie parowozy tychże seryj, wzięte z ruchu, zamieniając je z parowozami zapasowymi,

3. Przed wyczerpaniem ilości jakie mogą dać punkty 1 i 2 zwracać się do M. K. Departament VI, Referat Urządzeń Specjalnych o przydzielenie parowozów odpowiednich seryj z innych Dyrekcji.

Parowozy przeznaczone do ustawienia na nich przyrządów „Pyram" powinny być przesyłane do głównych punktów montażowych, możliwie z pociągiem, w stanie gorącym; w razie niemożliwości rozebrania w stanie zimnym.

Zabrania się przesyłania do głównych punktów montażowych parowozów nieoczyszczonych jak również z usterkami, uniemożliwiającymi ich uruchomienie.

Sposób stosowania przyrządów „Pyram" wskazany jest w tymczasowej instrukcji, obejmującej opis przyrządu oraz wskazówki dla drużyn parowozowych.

Ze względu na to, że sposób użycia przyrządu „Pyram" wymaga swoistego sposobu opalania, Dyrekcje zarządzą co następuje:

1. roześlą do parowozowni wyżej wymienioną instrukcję, w którą powinna być zaopatrzona każda drużyna obsługująca parowóz z przyrządem „Pyram",

2. zalecą maszynistom instruktorom, aby zwiększyli częstość wyjazdów na linię celem odpowiedniego wyszkolenia drużyn parowozowych,

3. wprowadzą do periodycznych pouczeń drużyn parowozowych osobne godziny wykładowe zastosowania przyrządów „Pyram".

Akcja montowania przyrządów „Pyram" wymaga dużej sprawności, która może być osiągnięta przez stały, bezpośredni i szybki kontakt z organem kierującym Ministerstwa Komunikacji (Referat Urządzeń Specjalnych Dep. VI. ul. Chałubińskiego 4, pokój 223, tel. 193).

W tym celu poleca się:

1. o wszelkich trudnościach wynikających przy montażu i dostawie parowozów zawiadamiać niezwłocznie telefonicznie i telegraficznie Referat Urządzeń Specjalnych,

2. wysyłać do Dep. VI M. K., każdego poniedziałku telegraficzne raporty służbowe tygodniowe o postępach robót montażowych za ubiegły tydzień (od poniedziałku do soboty włącznie), z wyszczególnieniem:

a) seryj i numerów parowozów na których ukończono montaż przyrządów „Pyram" w obrębie D. O. K. P. z podziałem na poszczególne punkty montażowe,

b) podziału parowozów wziętych z ruchu, wziętych z zapasu, otrzymanych z innych D. O. K. P.

3. Do dnia 3 każdego miesiąca przesyłać sprawozdanie o całokształcie akcji montażowej (stan na koniec poprzedniego miesiąca) z dołączeniem odpowiednich kart montażowych i kart prób, ściśle według przesłanych załączników.

Dla usprawnienia akcji Ministerstwo Komunikacji zarządzi przed przystąpieniem do masowego montażu każdej nowej serji, wykonanie wzorcowego montażu na jednym parowozie danej serji, w miejscu obranem przez M. K.

Po przeprowadzeniu prób z tym wzorcowym parowozem przez Referat Doświadczalny M. K. zostaną wykonane w porozumieniu z Firmą „Pyram" i D. O. K. P. t. zw. karty typowe według których w dalszym ciągu będzie się odbywał masowy montaż przyrządów „Pyram" nowej serji.

Nr M. M. IV. 182/35.

552.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 stycznia 1936 r. w sprawie montażu wzorcowego przyrządów „Pyram".

W ostatnich czasach zaszły przypadki rozpoczęcia montażu seryjnego przyrządów „Pyram" bez uprzednich oględzin parowozu wzorcowego przez delegata M. K.

Wobec powyższego M. K. wyjaśnia i poleca do ścisłego przestrzegania:

1) Polecenie rozpoczęcia montażu wzorcowego wydaje M. K. po otrzymaniu zawiadomienia D. O. K. P. o nadejściu na miejsce przeznaczenia kompletów przyrządów „Pyram" dla nowej serii parowozów, na których ten przyrząd ma być umieszczony.

2) Montaż przyrządów „Pyram" na parowozie wzorcowym powinien w terminie możliwie najkrótszym być wykonany pod kierunkiem przedstawiciela S-ki Pyram, który odpowiada za dokładność montażu.

3) O ukończeniu montażu wzorcowego D. O. K. P. zawiadamia telegraficznie M. K., które deleguje swego przedstawiciela celem zatwierdzenia wykonanego montażu.

4) Po dokonanych oględzinach parowozu wzorcowego, delegat M. K. wydaje polecenie przystąpienia do montażu seryjnego przyrządów „Pyram" na parowozach danej serii.

5) Całokształt montażu przyrządów „Pyram" odbywa się zgodnie z § 3 umowy: „przez personel P.K.P. pod kontrolą i dozorem urzędników technicznych Spółki".

6) Wszelkie zmiany przy montażu, które zgłoszą przedstawiciele Spółki „Pyram" w odniesieniu do rysunków montażowych, zatwierdzonych przez M. K., powinny być przy montażu wykonane, jednak o poczynionych zmianach należy bezzwłocznie zawiadomić M. K. celem aprobaty.

Nr M. M. P. 357/8.

553.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 grudnia 1935 r. w sprawie plombowania przyrządów „Pyram".

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom:

1) Przeprowadzić ścisłą kontrolę czy wszystkie przyrządy „Pyram" znajdują się na parowozach zostały zaplombowane, jeżeli nie to z jakich powodów, o czym zawiadomić M. K.

2) Plombowanie przyrządów powinno być dokonywane w obecności instruktora Spółki.

3) Plombowanie powinno być wykonywane w sposób uniemożliwiający, wyłączenie przyrządu „Pyram" bez naruszenia polomby; w szczególności rączka zaworu głównego doprowadzającego powietrze do przyrządów musi być przewiercona celem przeciągnięcia drutu do zaplombowania.

4) Na kartach montażowych należy w odpowiedniej rubryce poprawić: zamiast: „zaplombowano — 3 plomby" należy wpisywać „zaplombowano — 2 plomby".

5) Na kartach prób w rubryce — uwagi ogólne — należy po założeniu plomby na wentylki przyrządu Py10 wpisywać: „Py10 — zaplombowano". Jeżeli zaplombowanie nie nastąpiło należy wpisać „Py10 — nie zaplombowano" i podać powód.

6) Karty montażowe i prób parowozów zaopatrzonych już w przyrządy Pyram należy odpowiednio uzupełnić.

7) Zachodzą wypadki, iż zerwanie którejkolwiek plomby jest konieczne czy to przez drużynę, czy też przez montera Spółki, dla wykonania naprawy, lub wymiany poszczególnych części, należy zarządzić zatym, aby wszystkie parowozownie prowadziły od dnia 1 grudnia br. dokładną rejestrację przypadków zrywania plomb z podaniem: a) przez kogo plomba została zerwana,

b) powodu zerwania plomby,

c) adnotacji Naczelnika parowozowni o konieczności zerwania plomby.

Ponieważ gwarancje Spółki „Pyram" opierają się na pracy parowozów z zaplombowanymi przyrządami, Ministerstwo Komunikacji kładzie specjalny nacisk na ścisłe przestrzeganie wydanych w tym kierunku zarządzeń.

W razie jakichkolwiek trudności zechce Dyrekcja niezwłocznie zawiadomić Ministerstwo Komunikacji.

Nr M. M. IV/82/182.

554.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 lutego 1936 r. w sprawie montażu przyrządów „Pyram" (kontrola ustawienia dyszy pary wylotowej).

Stwierdzono, że niektóre parowozy po zaopatrzeniu w przyrządy „Pyram" nie wytwarzają należycie pary.

Przyczyna tego zjawiska leży najczęściej w nienależytym ustawieniu dyszy wylotowej w dymicy i nieodpowiedniej średnicy tejże dyszy.

Przy montażu przyrządów „Pyram" następuje zabudowanie dymnic parowozowych blachami miarkownika ciągu, co w połączeniu z błędami dyszy wylotowej może wywołać zaburzenia w wytwarzaniu ciągu i pary, a następnie bardzo utrudnia należyte ustawienie dyszy wylotowej według osi komina.

W związku z powyższym M. K. poleca Dyrekcji wydać odpowiednie zarządzenia, by wszystkie parowozy podlegające zaopatrzeniu w przyrządy „Pyram" były w czasie montażu skontrolowane, w szczególności:

1) czy oś dyszy wylotowej zgadza się z osią komina,

2) czy średnica i wysokość dyszy wylotowej jest zgodna z obowiązującymi rysunkami konstrukcyjnymi, ewentualnie kartami typowymi.

Parowozy przesyłane dla montażu przyrządów „Pyram" do obcych Dyrekcji powinny być skontrolowane przed ich wysłaniem zgodnie z p. 1 i 2.

O ile przy montażu przyrządów „Pyram" na parowozach pochodzących z obcych Dyrekcji okażą się usterki wymienione wyżej pod 1 i 2, powinny być one bezwarunkowo usunięte,

a kosztami stąd wynikającymi należy obciążać Dyrekcje macierzyste.

W związku z powyższym, zechce Dyrekcja zarządzić również kontrolę parowozów już w przyrządy „Pyram" zaopatrzonych.

Nr M. M. P. 358/26.

555.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 marca 1936 r. w sprawie montażu przyrządów „Pyram" (rejestrowanie wydatków).

Ministerstwo Komunikacji okólnikiem z dnia 12.VI. 1935 r. Nr MM. IV. 182/35 poleciło Dyrekcjom, aby wszelkie braki, przeróbki itp. wynikłe z powodu usterek w dostawie, montażu lub nieodpowiedniego działania poszczególnych części przyrządu „Pyram" były odnoszone na konto Spółki Akcyjnej „Pyram", wydatki zaś na materiały dodatkowe potrzebne do zmontowania 11 głównych części przyrządów „Pyram" były rejestrowane osobno dla każdego parowozu, niezależnie od rodzaju i miejsca montażu, z podziałem wydatków:

1) na przewody rurowe i

2) inne materiały.

Ścisłe wykonywanie powyższych zarządzeń jest konieczne ze względu na gwarancję Spółki, która zobowiązała się według brzmienia zawartej umowy na swój koszt zamieniać lub naprawiać, w specjalnie przeznaczonym na to przez P.K.P. pomieszczeniu w Warszawie, wszystkie przyrządy lub wyposażenia „Pyram", które będą zwrócone jako wadliwe wskutek złego materiału, złej konstrukcji lub w stanie niezdatnym do pracy po normalnym zużyciu i stwierdzone protokólarnie.

Przy kontroli wydatków na naprawę parowozów w jednej z Dyrekcji Okręgowej K. P. Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła, iż koszty naprawy przyrządów „Pyram" odniesione zostały na konto P.K.P.

Potwierdzając wyżej wymienione zarządzenie z dnia 12.VI. rb. — do ścisłego wykonania, M. K. poleca przedstawiać co kwartał (1.IV, 1.VII, 1.X. i 31.XII) wykaz sum odniesionych na konto Spółki „Pyram" z tytułu:

a) usterek w przyrządach „Pyram",

b) wydatków na wszelkie materiały, oprócz przewodów rurowych użyte przy montażu przyrządów „Pyram",

c) kosztów przewodów rurowych.

Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że Spółka dała gwarancję na wszystkie swe przyrządy od dnia ich zainstalowania do 31.XII. 1940 r. odnośnie wszelkich wad materiału lub konstrukcji z wyjątkiem uszkodzeń spowodowanych złą wolą lub niedbalstwem personelu obsługującego, stwierdzonym dochodzeniem służbowym lub też przez siłę wyższą.

W najbliższym czasie dokonany będzie objazd Dyrekcji przez Komisję M. K. z udziałem przedstawicieli Spółki, która między innymi czynnościami, związanymi z kontrolą wykonania umowy ze Spółką, podda sprawdzeniu wykonanie niniejszego zarządzenia.

Nr M. M. P. 351/5.

556.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 marca 1936 r. w sprawie danych o montażu przyrządów „Pyram".

Wobec uruchomienia nowych punktów montażu przyrządów „Pyram" oraz zwiększenia ilości serii, na których odbywa się montaż, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom zwrócić szczególną uwagę na terminowe podawanie ścisłych danych, dotyczących:

1) telegraficznych sprawozdań dekadowych o montażu przyrządów „Pyram",

2) wykazów miesięcznych o ilości parowozów, będących na inwentarzu Dyrekcji, a zaopatrzonych w przyrządy „Pyram",

3) wykazów miesięcznych o obrocie rurek miedzianych do montażu przyrządów „Pyram",

4) sprawozdań miesięcznych o montażu (wzory wykazów zostały Dyrekcjom przesłane).

Zarządzenia w sprawie raportów tygodniowych z dn. 12.VI. 1935 r. Nr MM. IV. 182/35 (p. 2, str. 6) oraz dekadowych z dn. 18.X. 1935 r. Nr 182 122 niniejszym odwołuje się.

Nr M. M. P. 364/14.

557.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 kwietnia 1936 r. w sprawie wypełniania kart montażowych i prób przyrządów „Pyram".

Na niektórych kartach montażowych i kartach prób przyrządów „Pyram" przysyłanych do M. K. brak jest podpisów przedstawicieli Spółki „Pyram".

Ministerstwo Komunikacji poleca, aby karty wyżej wymienione były wypełniane ściśle i zaopatrywane w podpisy obu stron.

W razie nieobecności przedstawiciela S-ki w rubryce „przedstawiciel Spółki „Pyram.. należy wpisać: „przedstawiciel nieobecny".

Jednocześnie M. K. przypomina o konieczności wpisywania do kart montażowych NrNr części przyrządów, które zostały wymienione z podaniem powodu wymiany.

Nr M. M.P. 358/65.

558.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 maja 1936 r. w sprawie eksploatacji przyrządów „Pyram".

Pomimo wielokrotnych zarządzeń Ministerstwa, zdarzają się dotychczas w niektórych Dyrekcjach przypadki samowolnego, nieuzasadnionego unieruchomienia przyrządów „Pyram" przez drużyny parowozowe.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że zmontowane na parowozach przyrządy „Pyram" muszą być bezwarunkowo stale czynne; w razie zepsucia lub wadliwego działania, przyrząd powinien być wyłączony, a fakt uszkodzenia przyrządu zarejestrowany, zgodnie z zarządzeniem MM. IV. 182.182 dnia 3/XI-1935 r. punkt 7.

W związku z powyższym Ministerstwo przestrzega również Dyrekcje przed przeprowadzaniem jakichkolwiek prób, połączonych choćby z czasowym wyłączeniem przyrządów „Pyram".

Próby takie mogłyby się odbyć tylko za specjalną zgodą M. K.

Nr M. M. P. 359/4.

559.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 lipca 1936 r. w sprawie zmiany położenia i średnicy dyszy pary wylotowej.

Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) Po wykonaniu przez personel Spółki „Pyram" lub przez P.K.P. na rachunek Spółki, roboty dodatkowej zmiany średnicy, lub położenia dyszy pary wylotowej i wypróbowaniu w przeciągu jednego miesiąca od daty wprowadzenia zmian, pracy dwóch parowozów w normalnym ruchu przez personel Spółki, Dyrekcja zarządzi przeprowadzenie próby, mającej na celu stwierdzenie, czy parowóz z wprowadzonymi zmianami rzeczywiście pracuje i spala lepiej.

2) W próbie tej powinien wziąć udział inżynier, przedstawiciel służby mechanicznej, oraz inżynier-przedstawiciel Spółki „Pyram".

3) Spółka „Pyram" dążąc do ulepszenia spalania paliwa zamierza w większości wypadków dążyć do powiększenia średnicy dyszy.

Jednak podczas prób należy nietylko dobierać składy pociągów o największych dopuszczalnych obciążeniach, lecz i o najmniejszych, stosowanych w danej D. O. K. P., stosując przy tym używane dotychczas gatunki paliwa a to dla stwierdzenia, czy zmniejszony ciąg wystarczy do dobrego spalania zarówno przy maksymalnych jak i przy minimalnych obciążeniach parowozu (rusztu).

4) Pomyślny wynik prób ma być zaprotokułowany i Dyrekcja zezwoli Spółce „Pyram" na dokonanie podobnych zmian na dalszych parowozach wypróbowanej serii.

5) Po wydaniu Spółce „Pyram" zezwolenia na przeróbki dalszych parowozów (p. 4) Dyrekcja nadeśle niezwłocznie Ministerstwu „karty zmian" dwóch pierwszych parowozów.

6) W razie ujemnego wyniku próby Dyrekcja zawiadomi o tym M. K., które wyśle swego przedstawiciela, celem zbadania sprawy.

Do tego czasu wprowadzanie zmian na dalszych parowozach jest niedopuszczalne.

7) Wszystkie parowozy podlegające zmianom, otrzymują „kartę zmian" dostarczoną, wypełnioną i podpisaną w 3-ch egzemplarzach przez Spółkę „Pyram" i sprawdzoną oraz podpisaną przez biorącego udział w próbach, przedstawiciela D. O. K. P.

8) Jeden egzemplarz „karty zmian" pozostaje w Dyrekcji, drugi zostaje przesłany do M. K. łącznie z miesięcznym sprawozdaniem o montażu przyrządów „Pyram", trzeci otrzymuje Spółka „Pyram",

9) Egzemplarz „karty zmian" pozostający w Dyrekcji powinien być dołączony do karty montażowej i karty prób danego parowozu.

10) Wszystkie parowozy przy których zastosowano już zmiany dysz wylotowych mają otrzymać „karty zmian".

Nr M. M. P. 359/14.

560.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1935 r. w sprawie zmiany postanowień § 19 Tymcz. Instrukcji w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami na P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że w Nr 13 Dz. U. M. K. z dnia 26-go kwietnia 1935 r. poz. 76 zostało zamieszczone rozporządzenie uzgodnione z Głównym Urzędem Miar i zatwierdzone przez Pana Ministra Komunikacji, dotyczące zmiany postanowień § 19 Tymczasowej Instrukcji w przedmiocie nadzoru nad wagami i odważnikami na P. K. P.

Zmiana ta wprowadza na stałe od 1-go stycznia 1935 roku rewizje okresowe wag kolejowych przez fachowych funkcjonariuszy kolejowych nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy, w miejscu dotychczasowych rewizji kwartalnych.

Dyrekcje wydadzą stosowne zarządzenia, aby rewizje wag kolejowych zgodnie z obowiązującą „Instrukcją", były przeprowadzane z całą sumiennością.

Nr M. T. V/278/30.

561.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 marca 1936 r. w sprawie okresowego sprawdzania wag prywatnych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że Dyrekcja O. K. P. ma nietylko prawo ale i obowiązek sprawdzania prywatnych wag wagonowych, których właściciele zawarli umowę z koleją (Dz. Urz. M. K. Nr 12 z dnia 29/III 1936 r.) przynajmniej tak często jak często sprawdza własne wagi wagonowe, przyczym należność za sprawdzanie tych wag obrachowuje według norm podanych w § 4 „Warunków wypożyczania wagonów tarowych P. K. P. prywatnym właścicielom (firmom) wag wagonowych", które to warunki zostały ogłoszone w Dz. Taryf i Zarz. Kol. Rok VII Nr 41 z dnia 30/VI. 1934 r. oraz Nr 46 z dn. 24/VII.34 r., a obowiązek omawiany podany tamże w uwadze Nr 5.

Nr M. W. VI. 657/9.

562.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 lipca 1936 r. w sprawie rocznych planów obiegu wagonów tarowych.

Zgodnie z warunkami wypożyczania wagonów tarowych prywatnym właścicielom wag wagonowych, ogłoszonych w Nr Nr 41 i 46 Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych z 1934 roku, Dyrekcje sporządzają na każdy rok t. zw. plany obiegu wagonów tarowych, które w następstwie są doręczane bezpłatnie właścicielom wag wagonowych.

Dyrekcje zastrzegają się, że za niedotrzymanie terminu dostarczania wagonu tarowego, właściciel wagi nie może żądać jakiegokolwiek odszkodowania.

Zastrzeżenie to jest podyktowane względami niezależnymi od Dyrekcji np. 1) niedostateczną ilością wagonów tarowych, 2) wycofaniem z ruchu jednego z wagonów z powodu uszkodzenia, 3) nieprzewidzianą zwiększoną pracą wagonów tarowych itp.

O niemożności dotrzymania terminu, Dyrekcje oczywiście zawiadamiają w odpowiednim czasie właścicieli prywatnych wag wagonowych.

Zdarzają się również przypadki, że przedstawiciel Urzędu Miar i Wag nie przybywa w określonym terminie, wówczas właściciel wagi narażony jest na dodatkowe opłaty albo za przetrzymanie wagonu tarowego, albo też za ponowne dostarczenie wagonu poza planem.

W celu zredukowania do możliwego minimum nieprzewidzianych wypadków, a tym samym oszczędzenia zbędnych wydatków właścicielom wag wagonowych, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom aby opracowane przez siebie plany obiegu wagonów tarowych przed oddaniem do wykonania, uzgodniły również z odnośnymi Okręgowymi Urzędami Miar i Wag.

Nr M. W. VI. 657/16.

563.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1937 r. Nr 282 w sprawie uwierzytelniania wagonów do sprawdzania wag wagonowych.

Wagony do sprawdzania wag, (tarowe i pomocnicze z ciężarkami uwierzytelnionymi) podlegające corocznej legalizacji, z Dyrekcji O. K. P. we Lwowie i Krakowie należy przesyłać do uwierzytelniania zasadniczo do Lwowskiego Urzędu Miar, z pozostałych zaś Dyrekcji powinny być kierowane zasadniczo do Poznańskiego Urzędu Miar. (Gł. Warsztaty I kl. P.K.P.).

Do Lublina lub Piotrowic, gdzie odnośne Dyrekcje O. K. P. specjalnie przystosowały kolejowe wagi wagonowe do legalizowania omawianych wagonów, należy przesyłać wagony do sprawdzania wag w tych przypadkach gdy osiągnie się oszczędności oraz kiedy ich przebiegi będą krótsze od przebiegów ze st. macierzystej do Lwowa względnie Poznania, lub też kiedy uzyska się skrócenie postoju tych wagonów w miejscu uwierzytelniania.

Dyrekcje O. K. P. ustalą najdogodniejsze miejsca i terminy uwierzytelniania swoich wagonów.

Jeżeli poza wymienionymi miejscami, D. O. K. P. urządzą we własnym zakresie nowe punkty uwierzytelniania omawianych wagonów, to powinny o tem zawiadomić M. K., wskazując przy tym osiągnięte oszczędności.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Min. Kom. Nr Nr:

VI/1/5051/31 z dnia 13.IV.1931 r.
M. W. VI/657/45/36 z dnia 26.II.1937 r.

Nr M. W. VI/657/9 1937.

564.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1937 r. Nr 283 w sprawie opłat za sprawdzanie prywatnych wag wagonowych.

Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych za

sprawdzanie prywatnych wag wagonowych, obliczały i pobierały należność na zasadach podanych: w zarządzeniu Nr dz. M. M. IV. 154/30 z dnia 9.VI.1934 r. ogłoszonym w Dz. T. i Zarz. Kol. Nr 41 z dnia 30.VI.1934 r. względnie w zarządzeniu Nr dz. M. M. IV. 154/32 z dnia 10.VII. 1934 r. ogłoszonym w Dz. T. i Zarz. Kol. Nr 46 z dn. 24.VII. 1934 r., dotyczącym wyłącznie D. O. K. P. w Katowicach.

W treści tych zarządzeń tj. w „warunkach wypożyczania wagonów towarowych P. K. P. prywatnym właścicielom firmom wag wagonowych na terenie całej sieci P. K. P., oprócz D. O. K. P. w Katowicach (Dz. T. i Z. Kol. Nr 41 z dn. 30.VI. 1934 r.) w § 3 p. 1 należy wprowadzić następujące zmiany:

a) zamiast klasy 9-tej należy poprawić na 8-ej;

b) zamiast w nawiasie: § 74 rozdz. B. X. taryfy towarowej Cz. I. B. str. 26, 1932 r. należy poprawić: § 81 taryfy towarowej Cz. I. B. str. 36, 1936 r.

W treści tychże warunków oraz takichże warunków w obrębie D. O. K. P. w Katowicach (Dz. Tar. i Z. Kol. Nr 46 z dn. 24.VII. 1934 r. w § 3 p. 3 należy skreślić całe końcowe zdanie ostatniego ustępu od słowa „wskazanego" a w miejsce jego należy dodać zdanie: „stosownie do umowy bocznicowej 2)".

Zmiany te zostały ogłoszone w Dz. Tar. i Zarz. Kol. w 1937 r.

Do określenia i pobierania należności za sprawdzanie prywatnych wag wagonowych służą jako dowody: zapotrzebowanie, skierowane do Oddziału Mechanicznego o wypożyczenie wagonu do sprawdzania prywatnej wagi wagonowej z potwierdzeniem właściciela wagi o dokonanym sprawdzeniu lub samo zaświadczenie właściciela (firmy) prywatnej wagi wagonowej, że jego waga została sprawdzona.

Dowody te, zawiadowca sekcji wagowej przedstawia Naczelnikowi Oddziału Mechanicznego dwa razy na miesiąc (każdego 5-go i 20-go) przy półmiesięcznych raportach pracy, sporządzanych w dwóch egzemplarzach; jeden egzemplarz raportu wraz z powyższymi dowodami Naczelnik Oddziału Mechanicznego przesyła niezwłocznie do Referatu wagowego w Wydziale Mechanicznym D. O. K. P. celem wystawienia odnośnego rachunku.

Referat wagowy sporządza wykazy miesięczne sprawdzeń wag prywatnych i oblicza należności przypadające od właścicieli za sprawdzenie. Wykaz taki podpisany przez Referenta oraz kierownika Działu Technicznego przesyła się do Działu Ogólno-Gospodarczego Wydziału Mechanicznego; Wydział Mechaniczny na podstawie tego wykazu sporządza:

1) rachunek na druku P. K. P. Seria F Nr 422.

2) zlecenie do wydziału Finansowego na druku P. K. P. Seria F Nr 3 oraz 3) zawiadomienia pod adresem właściciela (firmy), do którego załącza się rachunek.

Sumy wpłacane przez właścicieli prywatnych wag wagonowych powinny być zaliczane na dochody działu II, rozdział II, § 15.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia M. K. Nr Nr:

1) M.M.IV/154/15 z dnia 27.XII. 1932 r.
2) M.M.IV/154/17 z dnia 31.V. 1933 r.
3) M.M.IV/154/3 z dnia 26.I. 1933 r.
4) M.M.IV/154/21 z dnia 30.V. 1934 r.
5) M.M.IV/154/32 z dnia 25.VI. 1934 r.

Nr M. W. VI/657/10/1937.

DZIAŁ ELEKTROTECHNICZNO-KOLEJOWY.

565.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1936 r. w sprawie uprawnień elektrycznych.

W związku z Rozporządzeniem Ministra Robót Publ. z dn. 20 maja 1932 r. w sprawie udzielenia uprawnień rządowych na wytwarzanie, przetwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energii elektrycznej, Ministerstwo Komunikacji poleca, aby o doręczeniu Dyrekcji odnośnego ogłoszenia wojewody o wyznaczeniu dochodzenia, Dyrekcje zawiadamiały Ministerstwo Komunikacji.

Po odbyciu rozprawy wojewódzkiej należy składać sprawozdanie o jej przebiegu, podając zastrzeżenia, jakie ewentualnie złożył delegowany na rozprawę przedstawiciel Dyrekcji.

Nr VI/2/5270/31.

566.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 284 w sprawie preliminarza budżetowego.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. Ministerstwo Komunikacji wprowadza następujące zmiany w gospodarce zakupu energii elektrycznej z elektrowni obcych.

Gospodarkę elektryczną silnych prądów obejmie służba mechaniczna (względnie w D. O. K. P. w Warszawie elektrotechniczna), do której należeć będzie wytwarzanie, przetwarzanie i zakup energii elektrycznej, konserwacja sieci zasilającej, podział energii pomiędzy poszczególnych konsumentów itp.

Wydatki, związane z wytwarzaniem, przetwarzaniem, zakupem energii i konserwacją sie-

ci zasilającej należy pokrywać z rachunku bieżącego „Przedsiębiorstwa Pomocnicze elektrownie" (R-k 9, k. 2), który od powołanego na wstępie terminu będzie posiadał następujące pozycje:

Wpływy:

Nr poz. 1. Opłaty za dostarczoną energię elektryczną z elektrowni własnych.

Nr poz. 2. Opłaty za dostarczoną energię elektryczną z elektrowni obcych.

Nr poz. 3. Różne wpływy.

Rozchody:

Nr poz. 1. Płace pracowników miesięcznie płatnych.

Nr poz. 2. Płace pracowników dziennie płatnych.

Nr poz. 3. Umundurowanie.

Nr poz. 4. Różne świadczenia osobowe.

Nr poz. 5. Rozchody kancelaryjne.

Nr poz. 6. Opał, światło, utrzymanie porządku.

Nr poz. 7. Utrzymanie i wymiana inwentarza.

Nr poz. 8. Czynsz i utrzymanie budynków.

Nr poz. 9. Utrzymanie i wymiana przewodników.

Nr poz. 10. Wytwarzanie energii elektrycznej.

Nr poz. 11. Zakup energii elektrycznej.

Nr poz. 12. Inne rozchody.

Nr poz. 13. Przelew czystego zysku na wpływy budżetowe dz. 2 rozdz. 2 § 11, poz. 2.

Przy układaniu preliminarzy należy uwzględnić, iż pozycja 11 obejmuje wyłącznie wydatki zakupu energii elektrycznej. Wydatki na robociznę i materiał przy konserwacji urządzeń elektrycznych i sieci, zasilanych z elektrowni obcych, należy odnosić na pozostałe pozycje preliminarza, a mianowicie: wydatki na opłacenie personelu nadzoru na poz. 1 i 2, konserwacja inwentarza rozdzielni i podstacji na poz. 7, wydatki konserwacji sieci zasilających na poz. 9.

Równocześnie znosi się rachunek bieżący „Prąd elektryczny" (Okólnik M. K. Nr VI. 2692/21/26 z dnia 27.IV.26 r.), przez które Dyrekcje przeprowadzały dotychczas koszty zakupu energii elektrycznej oraz robociznę i materiał na konserwację sieci zasilających.

Dyrekcja Warszawska zechce uwzględnić przy preliminowaniu wydatków na zakup energii elektrycznej, iż poz. 11 obejmuje również zakup energii dla celów trakcyjnych WKW, przy czym całkowita energia elektryczna zużyta dla celów trakcyjnych WKW powinna być fakturowana po cenie kupna tj. bez doliczania dodatku administracyjnego.

Różnica wynikająca pomiędzy łączną sumą wpływów i łączną sumą rozchodów w poz. od 1 do 12, co stanowi czysty zysk z eksploatacji elektrowni, należy zaksięgować raz na pół roku na obciążenie poz. 13 rozchodów i na uznanie wpływów budżetowych w dz. 2, rozdz. 2 § 11, poz 2.

Dla księgowania obrotów na r-ku 9. K. 2. (elektrownie) w Biurze Finansowym D. O. K. P. w/g podanych na wstępie pozycji należy używać druków tabelarycznych t. zw. budżetowych i stosować zasady księgowania obowiązujące odnośnie do obrotów budżetowych.

Nr M. M. E. 311/8/1937.

567.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 285 w sprawie sposobu wyznaczania ceny energii elektrycznej dla potrzeb P. K. P.

W związku z wprowadzeniem od dnia 1.I.1937 r. jednego wspólnego zarachowania wydatków zarówno związanych z wytwarzaniem energii elektrycznej, jak również i z jej nabywaniem poza obrębem P. K. P. Ministerstwo Komunikacji zarządza:

1) dla uproszczenia rachunkowości upoważnia się Dyrekcje do wyznaczania wspólnej dla całego obszaru D. O. K. P. ceny za energię oddaną dla potrzeb P. K. P., lecz osobno:

a) dla energii z elektrowni własnych,

b) dla energii nabytej z zewnątrz.

2) wyznaczanie ceny dla potrzeb P. K. P. powinno się dokonywać raz do roku przez D. O. K. P. zgodnie z przepisami do obliczania dodatku administracyjnego M. W. VIII. 229/2 z dn. 9.IV. 1934 r. (Dz. U. M. K. Nr 17 z dn. 5.V.34.),

3) przy ustalaniu kosztów własnych energii nabywanej powinny być uwzględnione nie tylko koszta obsługi, konserwacji i wymiany sieci rozdzielczych, lecz i straty energii przy jej przetwarzaniu i przesyłaniu.

Od daty wydania niniejszego okólnika traci moc obowiązującą zarządzenie M. W. VI. 99/30 z dn. 11/VII.33 r.

Nr M. M. E 308/11.

568.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 286 w sprawie unieruchamiania elektrowni własnych.

Ministerstwo Komunikacji dążąc do zmniejszenia kosztów energii elektrycznej, poleca Dyrekcjom, aby w tych miejscowościach gdzie dotychczas jest wytwarzana przez P. K. P. energia elektryczna we własnych wytwórniach, a równocześnie jest możność przyłączenia instalacji kolejowej do sieci uprawnionych elektrowni obcych, przeprowadzane były pertraktacje ze stronami w sprawie dostarczania energii celem zasilania obszarów P. K. P.

W razie stwierdzenia, że koszt nabywanej energii kalkuluje się bardziej, niż wytwarzanie jej we własnych wytwórniach, należy odpowiednio umotywowany wniosek o unieruchomienie elektrowni własnej, a nie o jej skasowanie skierować do Ministerstwa Komunikacji do załatwienia.

Nr M. M. E 309/9/1937.

569.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 287 w sprawie zakładania instalacji elektrycznych na stacjach P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że zakładanie instalacyj elektrycznych na stacjach P. K. P. jako przeróbka o charakterze melioracyjnym, związana z ulepszeniem urządzeń kolejowych i stanu powiększenia bezpieczeństwa tychże, może być wykonywane z kredytów eksploatacyjnych na zasadzie okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 22.XII. 1936 r. Nr 20/1937 przy jednoczesnym zachowaniu warunków:

1) Zaprowadzenie oświetlenia elektrycznego nie powiększy kosztów eksploatacji w stosunku do poprzednio istniejącego rodzaju oświetlenia (naftowe, naftowo-żarowe, gazowe);

2) w każdym poszczególnym przypadku przeprowadzona zostanie ścisła kalkulacja w celu porównania kosztów istniejącego rodzaju oświetlenia z elektrycznym;

3) instalacja wykonana zostanie stosownie do wymagań obowiązujących przepisów elektrotechnicznych;

5) wydatek związany z zainstalowaniem oświetlenia elektrycznego, nie przewyższy w każdym poszczególnym przypadku sumy 5.000 złotych;

4) w pierwszym rzędzie uwzględnione powinny być stacje, gdzie już istnieje sieć elektryczna prądu zmiennego.

Z dniem wydania niniejszego okólnika traci moc obowiązującą zarządzenie Nr M.M.E.305/1 z dnia 18.IV.1936 r.

Nr M.M.E.305/1./1937

570.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 288 w sprawie opłaty ryczałtowej za oświetlenie elektryczne kabin telefonicznych.

Na skutek wystąpienia Ministerstwa Poczt i Telegrafów o ustalenie opłaty stałej za oświetlenie kabin telefonicznych na terenie P.K.P. Ministerstwo Komunikacji zarządza:

1) Ustala się pobieranie opłaty ryczałtowej za energię zużytą do oświetlenia kabin z automatami telefonicznymi, zainstalowanymi przez Urzędy M. P. i T. na stacjach P.K.P.

2) wysokość opłaty ryczałtowej wynosić będzie 12 zł rocznie (1 złoty miesięcznie) i stosuje się w tym przypadku, jeżeli kabina z automatem telefonicznym ma ruchomą podłogę do samoczynnego włączania światła elektr., a użyta w niej żarówka — moc 10 W.

3) w razie zwracania się Dyrekcji Poczt i Telegrafów o zainstalowanie oświetlenia elektr. w kabinach z automatami telefonicznymi nie należy żądać ustawienia liczników energii elektr. jeżeli zostaną zachowane warunki wymienione w poz. 2.

4) Zarządzenie niniejsze obejmuje również kabiny z automatami telefonicznymi, zainstalowanymi na stacjach P.K.P. przez Polską Akcyjną Spółkę Telefoniczną (P.A.S.T.).

Z dniem wydania niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą zarządzenia Nr M.M.E. 325/2 z dnia 21/IV.36 r. oraz M.M.E.325/3 z dnia 7/VIII.36 r.

Nr M.M.E.325/2/1937

571.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 289 w sprawie normalizacji napięcia w instalacjach na P.K.P.

Przy projektowaniu nowych urządzeń elektrotechnicznych silnych prądów należy stosować w zasadzie w sieciach rozdzielczych prądu zmiennego jedynie napięcie znormalizowane, t. j. 380/220 Woltów z przewodem zerowym.

Przy przyłączeniach w tych miejscach gdzie łączna moc nominalna przyłączonych urządzeń kolejowych, stanowiących odrębną całość, nie przewyższy 2,2 KW, dopuszczalnym jest po porozumieniu się z dostawcą energi elektrycznej zastosowanie prądu jednofazowego o napięciu 220V. Urządzenia prądu stałego o napięciu 220V w miejscach, gdzie niema innego rodzaju prądu, mogą być projektowane bez zezwolenia M.K. do łącznej mocy zainstalowanej 5 KW.

Istniejące na obszarze P.K.P. urządzenia o napięciach 110, 125, 160 Woltów powinny być stopniowo przekształcone na urządzenia o napięciu znormalizowanym.

Z dniem wydania niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą zarządzenia: M.M.E.323/3 z dnia 4.IV.1936 r. oraz M.M.E.305/4 z dnia 15.V.1936 r.

Nr M.M.E. 305/2/1937.

572.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 290 w sprawie sprawozdania z gospodarki elektrycznej.

Począwszy od 1 stycznia 1937 r. powinny być nadsyłane do Ministerstwa Komunikacji przez wszystkie Dyrekcje półroczne sprawozdania z gospodarki elektrycznej według załączonego wzoru.

Jednocześnie D.O.K.P. w Wilnie, Poznaniu i Krakowie nadsyłać będą sprawozdania miesięczne z obrotu energią elektryczną w elektrowniach Wilno, Baranowicze, Pińsk, Ostrów Wlkp., Nowy Sącz.

Z dniem wydania niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą zarządzenia M.K.:

Nr VI.7746/27/22 z dnia 3.IV.1923 r.
„ VI.20312/20/24 z dnia 24.XII.1924 r.
„ I.1227/30/29 z dnia 23.III.1929 r.
„ VI/2/4626/30 z dnia 10.IV.1930 r.
„ M.M.E.309/4 z dnia 27.I.1937 r.

Nr M.M.E.309/10/1937

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 290 z dnia 7 czerwca 1937 r.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

DO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI DEPARTAMENT VI.
WARSZAWA.

Elektrownie własne.

Wykaz statystyczny gospodarki elektrycznej za .... półrocze 19............ r.

L. p.	Elektrownia	Wytworzono	Sprzedano energii elektrycznej			Maksimum obciążenia kW	Moc elektrowni kW	Jednostkowe zużycie paliwa na 1 kWh			Ilość personelu					Koszta wytworzonej energji elektr.		Koszta własne za 1 kWh		Uwagi
		Ogółem kWh	dla światła kWh	dla napędu kWh	Razem kWh			Węgiel kg	olej gazowy gr	benzyna gr	Nadzór	Maszynistów	palaczy	elektromonterów	robotników	zł	gr	zł	gr	

Koszta 1 kWh obejmują wszelkie wydatki dla wytworu prądu na szynach elektrowni/1-11 szematu budżetowego dla elektrowni.

Cena jednostkowa w złotych.

Paliwo																
1	Węgiel	za 1 tonnę														
2	Olej gaz,	„ 1 kg														
3	Benzyna	„ 1 kg														

Za .... półrocze 19 .... r.

Elektrownie obce.

L. p.	Stacja	Zakupiona energia elektryczna			Wydatki na zakup prądu *)		Cena zakupu				Koszt zakupionego prądu (poz. 11)	Uwagi
		dla światła kWh	dla napędu kWh	Razem kWh	zł	gr	dla światła zł	dla światła gr	dla napędu zł	dla napędu gr		
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												
39												

*) Tu zalicza się całkowicie koszta w/g schematu budżetowego (poz. 1 — 9).

573.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 czerwca 1937 r. Nr 291 w sprawie oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych.

Ministerstwo Komunikacji poleca prowadzić na stacjach granicznych kontrolę stanu urządzeń do elektrycznego oświetlenia wagonów osobowych, komunikując Ministerstwu Komunikacji raz na miesiąc przyczyny wycofania z ruchu poszczególnych wagonów, oraz zauważone usterki działania tych urządzeń.

Jednocześnie należy wzmocnić nadzór nad stanem tych urządzeń w wagonach przydzielonych Dyrekcji w komunikacji wewnętrznej, jak również zwrócić baczną uwagę na przechodzące przez teren Dyrekcji wagony innych D.O.K.P.

Spostrzeżenia w/g przesłanego schematu zauważonych usterek należy również raz na miesiąc przed 10-tym każdego miesiąca jednocześnie z wykazem usterek w zagranicznym ruchu podawać do wiadomości Ministerstwa Komunikacji i zainteresowanych Dyrekcji.

Z dniem wydania niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą zarządzenia:

Nr M.W.V.138/2/32 z dnia 15.III.32 r.
„ M.W.V.134/31 z dnia 4.V.34 r.
„ M.W.V.130/21 z dnia 29.X.32 r.
„ M.W.V.134/31 z dnia 8.I.35 r.
„ M.W.V.134/56 z dnia 17.XI.33 r.

Nr M.M.E.302/15/1937

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94887. 20.XII 37. 8400.